



Luzern, 12. April 2016

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 113**

Nummer: A 113
Protokoll-Nr.: 376
Eröffnet: 26.01.2016 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Krummenacher-Feer Marlis und Mit. über das Verkehrsproblem im Grossraum Rontal**A. Wortlaut der Anfrage**

Auf der Autobahn A 14 zwischen Buchrain und der Verzweigung Rotsee passierten 2014 die meisten Unfälle im Kanton Luzern. Auch im Jahr 2015 entstand an Werktagen fast täglich stockender Verkehr bis Stau. Insbesondere die Auffahrunfälle sind weiterhin auf sehr hohem Niveau.

Beim Autobahnanschluss Buchrain und dem angrenzenden Tunnel sind die Kapazitätsgrenzen bereits vor der Eröffnung des neuen Centers «Mall of Switzerland» erreicht. Bei starkem Befahren des Buchraintunnels mit Lastwagen ist das Lüftungssystem überlastet, und dichter Abgasnebel ist zu beobachten.

Zu dieser Thematik stellen sich folgende Fragen:

1. Wie hat sich die Situation in den letzten fünf Jahren entwickelt?
2. Was wurde 2015 konkret gegen die vielen Auffahrunfälle unternommen, und wie kann die Verkehrssicherheit verbessert werden?
3. Müssen punktuell Temporeduktionen geprüft werden?
4. Können die Mindestabstände zwischen den Verkehrsteilnehmenden nicht wie im Kanton Bern kontrolliert werden?
5. Werden Baustellen auf der Autobahn genügend und gut sichtbar markiert, oder gibt es noch Verbesserungspotenzial?
6. Wie wird sich das neue Center «Mall of Switzerland» auf die Verkehrslage der Region auswirken?
7. Ist die im Bau stehende «Mall of Switzerland» im Verhältnis zu den bereits starken Verkehrsbelastungen in der Region zu gross geplant?
8. Wie kann das Lüftungssystem des Buchraintunnels verbessert werden?

Krummenacher-Feer Marlis

Gasser Daniel

Wyss Josef

Piazza Daniel

Bucheli Hanspeter

Roth Stefan

Schmassmann Norbert

Bernasconi Claudia

Arnold Erwin

Dissler Josef

Kaufmann Pius

Lipp Hans

Hunkeler Yvonne

Kottmann Raphael

Bühler Adrian

Helfenstein Gianmarco

Roos Guido

Lichtsteiner-Achermann Inge

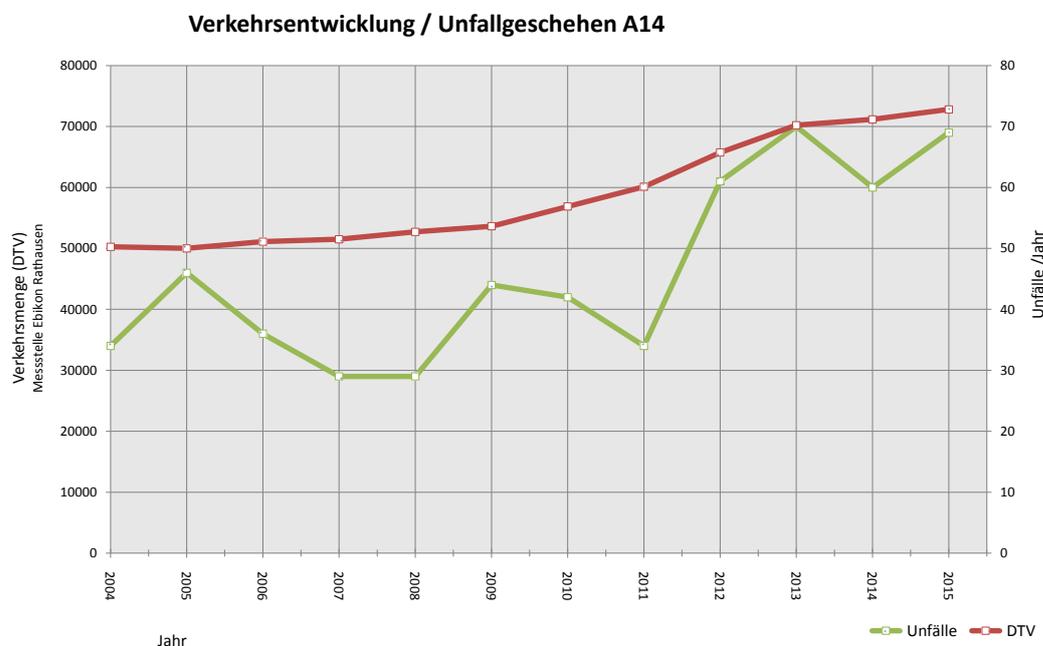
B. Antwort Regierungsrat

Seit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) am 1. Januar 2008 ist der Bund für die Nationalstrassen zuständig. Der Autobahnabschnitt A14 zwischen Buchrain und der Verzweigung Rotsee sowie der Autobahnanschluss Buchrain liegen somit in der Zuständigkeit des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Die Beantwortung der Fragen 1 bis 3 und 5 erfolgte dementsprechend durch die Filiale Zofingen des ASTRA.

Zu Frage 1: Wie hat sich die Situation in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Das ASTRA überprüft die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen und den Autobahnanschlüssen laufend. Für den Beurteilungszeitraum 2011 – 2015 zeigt sich folgendes Bild:

Die Verkehrsmengen auf der A14 (Messstelle Ebikon/Rathausen) sind kontinuierlich gestiegen. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) lag im Jahr 2015 bei ca. 72'000 Fahrzeugen pro Tag. Seit 2005 hat die Verkehrsmenge um 44 Prozent, seit 2011 um 20 Prozent zugenommen. Die Unfallzahlen stiegen nicht gleich stetig. 2012 nahm die Zahl der Unfälle von 35 auf 60 pro Jahr markant zu. Nach der gleich hohen Anzahl Unfälle im Jahr 2014 musste im Jahr 2015 wieder eine Zunahme auf 69 Unfälle verzeichnet werden. Typischerweise handelt es sich um Auffahrunfälle (75 Prozent der Unfälle im Jahr 2015), wobei die Zahl der Unfälle in Fahrrichtung Luzern überwiegen.



Zu Frage 2: Was wurde 2015 konkret gegen die vielen Auffahrunfälle unternommen, und wie kann die Verkehrssicherheit verbessert werden?

Auf dem fraglichen Abschnitt der A14 herrscht zu den Zeiten mit Verkehrsspitzen ein Verkehrsaufkommen, das an der Kapazitätsgrenze der Strecke liegt. Die sehr hohe Verkehrsdichte führt bei unaufmerksamer Fahrweise unweigerlich zu Auffahrunfällen. Die Kapazität des Abschnitts lässt sich erst mit der Umsetzung des Gesamtsystems Bypass Luzern erhöhen. Im Rahmen des Erhaltungsprojektes Rotsee – Buchrain (2015-2016) hat das ASTRA Ende 2015 den Verkehrsfluss bei der Einfahrt Emmen Süd in der Verzweigung Rotsee (Fahrrichtung von Zug nach Basel) wesentlich optimiert. Dank der Verlängerung der Einfahrtspur entlang der Rampe „Zug – Basel“ bis auf die A2 Grüeblichachenbrücke verbesserte sich der Verkehrsablauf für die Verkehrsbeziehung von Zug herkommend Richtung nach Basel.

Zu Frage 3: Müssen punktuell Temporeduktionen geprüft werden?

Das heute signalisierte Geschwindigkeitsregime im Bereich Ostportal Tunnel Rathausen bis Verzweigung Rotsee (120/100/80 km/h und umgekehrt in Gegenrichtung) berücksichtigt die bestehende Fahrstreifentopologie mit den notwendigen Verflechtungsvorgängen in diesem Abschnitt. Eine dynamische Geschwindigkeitssignalisation ist im Projekt Rotsee – Buchrain nicht vorgesehen.

Zu Frage 4: Können die Mindestabstände zwischen den Verkehrsteilnehmenden nicht wie im Kanton Bern kontrolliert werden?

Der Luzerner Polizei standen bislang keine entsprechenden Messgeräte zur Verfügung. Jüngst ist ein mobiles Selektiv-Messgerät (Sat Speed G II) angeschafft worden. Zahlen und Statistiken sind noch keine verfügbar. Das Gerät kann in gleicher Richtung fahrend Fahrzeugabstände messen. In sehr dichtem Verkehr sind Messungen jedoch nicht möglich.

Zu Frage 5: Werden Baustellen auf der Autobahn genügend und gut sichtbar markiert, oder gibt es noch Verbesserungspotenzial?

Die Baustellen auf den Nationalstrassen werden nach den einschlägigen Normen signalisiert und markiert. Der Abschnitt Tunnel Rathausen – Buchrain wurde nachts mit einem neuen Deckbelag versehen. Während der Einbauzeit waren keine Unfälle zu verzeichnen.

Zu Frage 6: Wie wird sich das neue Center «Mall of Switzerland» auf die Verkehrslage der Region auswirken?

Im kantonalen Richtplan ist das Rontal (LuzernOst) – neben dem Agglomerationszentrum Luzern, LuzernSüd und LuzernNord – als vierter Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung der Region Luzern bezeichnet. Er umfasst die sieben Gemeinden Buchrain, Dietikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil und Root. Die für die Realisierung der vorhandenen Entwicklungsreserven notwendigen zusätzlichen Verkehrskapazitäten wurden mit dem Anschluss Buchrain, dem dazugehörigen Zubringer ins Rontal sowie einer Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr bereitgestellt. Der Autobahnanschluss Buchrain berücksichtigt die erwartete Belastung aus dem Zubringer Rontal im Jahr 2020. Die verkehrliche Erschliessung der Mall of Switzerland ist abgestimmt auf den Richtplan des Entwicklungsschwerpunkts Rontal, den unser Rat mit Beschluss Nr. 1552 vom 2. Dezember 2003 genehmigt hat. Der bewilligte Bebauungsplan Ebisquare legt – darauf abgestimmt – die Verkehrserschliessung der Mall of Switzerland fest und gibt Auflagen zum Betrieb vor.

Für den Zeithorizont 2030 hat der regionale Entwicklungsträger Luzern Plus mit dem neuen Leitbild vom 23. Juni 2015 die künftige Raumstruktur LuzernOst entwickelt. Für die künftige

Entwicklung von LuzernOst wie auch für die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner und der Arbeitenden ist eine funktionierende Mobilität essentiell. Die Siedlungsentwicklung, die Nutzungen und der Verkehr sind hierfür aufeinander abzustimmen (Abstimmung Siedlung und Verkehr). Das Verkehrskonzept LuzernOst, das aktuell unter der Leitung von Luzern Plus in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur erarbeitet wird, soll die Erreichbarkeit von LuzernOst bis zum Betrachtungshorizont 2030 gewährleisten. Das Konzept wird im November 2017 vorliegen.

Zu Frage 7: Ist die im Bau stehende «Mall of Switzerland» im Verhältnis zu den bereits starken Verkehrsbelastungen in der Region zu gross geplant?

Die verkehrliche Erschliessung der Mall of Switzerland ist – wie zuvor gesagt – auf den Richtplan des Entwicklungsschwerpunkts Rontal abgestimmt und bei der Planung und Realisierung des Autobahnanschlusses Buchrain mit Zubringer Rontal berücksichtigt. Die S-Bahnzüge und der strassengebundene öffentliche Verkehr werden vor dem Zentrum halten. Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgt zu 75 % über den Zubringer Rontal und den Autobahnanschluss Buchrain zur Nationalstrasse A 14. Dabei ist das Parkhaus direkt an den Zubringer Rontal angebunden. Für den verbleibenden Verkehr (rund 25 %) dient die Kantonsstrasse K 17 als Erschliessung. Für den Endausbau wird ein maximaler DTV von 8280 Fahrten mit maximal rund 3 Mio. Personenwagenfahrten pro Jahr zugelassen. Die Zu- und Wegfahrten müssen erfasst werden. Die baulichen Massnahmen zur Erschliessung der Mall of Switzerland über die Kantonsstrasse, die unser Rat mit dem Entscheid Nr. 1357 vom 13. November 2007 bewilligte, sind bereits weitgehend umgesetzt.

Der Baubauungsplan Ebisquare sieht insbesondere ein Verkehrsmanagement mit einer Dosierung der Ausfahrten aus dem Einkaufszentrum mit dem Ziel vor, nur so viel Verkehr in das System zu lassen, wie verarbeitet werden kann. Zudem wurde nachgewiesen, dass ein Grossteil des Verkehrs des Einkaufszentrums ausserhalb der Morgen- und Abendspitze anfällt. Zu diesen Zeiten weist das Verkehrssystem genügende Kapazitäten auf.

Gemäss der erwähnten Projektbewilligung vom 13. November 2007 und den Baubewilligungen der Gemeinden Ebikon und Dierikon vom 6. September und 4. Oktober 2007 hat die Bauherrschaft vor Inbetriebnahme der Mall of Switzerland ein Betriebskonzept mit Staumanagement über die Ein- und Ausfahrten (Ausfahrtsdosierung) einzureichen. Dieses Staumanagement ist auf die Verkehrssteuerung des Kantons abzustimmen, um sicherzustellen, dass der Verkehr auf der Kantonsstrasse durch den zu- und weggehenden Verkehr rund um die Mall of Switzerland nicht behindert wird.

In den Baubewilligungen der Gemeinden Ebikon und Dierikon ist vorgesehen, eine Vereinbarung zwischen der Mall of Switzerland und den Gemeinden bezüglich der Kontrolle der Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs abzuschliessen. Zudem sind eine Parkplatzbewirtschaftung und ein Fahrtencontrolling zu erstellen. Die Fahrtenzahlen haben dem Baubauungsplan zu entsprechen. Für das Controlling ist ein entsprechendes Organ einzusetzen.

Bis Mitte 2016 wird die Mall of Switzerland den Bewilligungsbehörden ein entsprechendes Verkehrsmanagement zur Genehmigung vorlegen. Die Erarbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ebikon, der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur und dem ASTRA.

Zu Frage 8: Wie kann das Lüftungssystem des Buchraintunnels verbessert werden?

Der Tunnel Buchrain wurde im Juni 2011 eröffnet. Die Systemwahl und die Dimensionierung der Fahrraumlüftung wurden nach den Vorgaben des ASTRA vorgenommen. Im Gegensatz zu richtungsgetreunten Tunnels, bei denen die Kolbenwirkung der Fahrzeuge einen genügenden Luftwechsel herbeiführt, ist die Lüftung eines Gegenverkehrstunnels aufwendiger

und energieintensiver. Der Betrieb eines Lüftungssystems in einem Gegenverkehrstunnel ist somit immer ein Abwägen zwischen Luftqualität und Energiekosten.

Die im Wortlaut der Anfrage beschriebenen Beobachtungen sind bekannt. Im Herbst 2015 wurde ein externes unabhängiges Ingenieurbüro mit der Überprüfung der Lüftungsdimensionierung beauftragt. Erste Ergebnisse zeigen, dass die vorhandene Portallüftung mit den acht Strahlventilatoren nach dem heutigen Stand der Technik dimensioniert ist und den Brandbetrieb wie auch den Normalbetrieb abdecken kann. Als Sofortmassnahme wurden die Einschaltparameter so angepasst, dass die Ventilatoren früher zugeschaltet werden und länger nachlaufen. Nach dieser Massnahme im November 2015 sind keine Reklamationen mehr eingegangen. Grössere Sichttrübungen wurden seither keine mehr festgestellt. Zusätzlich werden aktuell die Sensorik und die Lüftungssteuerung auf mögliche Optimierungen überprüft. Erste Ergebnisse sind im Frühsommer 2016 zu erwarten.